

ACCIDENT

18 juillet 2008 - ULM identifié 24-CO

Evénement :	diminution de la puissance du moteur, perte de contrôle en vol, collision avec des arbres.
--------------------	--

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Airland MD 04 2T biplan, biplace en tandem, moteur Rotax 582, hélice propulsive.⁽¹⁾

Date et heure : vendredi 18 juillet 2008 à 21 h 20.

Exploitant : club.

Lieu : Eyzies-de-Tayac (24), lieu-dit « la Borderie ».

Nature du vol : photographies aériennes.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 68 ans, PPL(A) de 1961, UL de classe multiaxe de 1993, 1 500 heures de vol dont 262 sur type et 3 heures 30 dans les trois mois précédents, toutes sur type.

Conditions météorologiques : estimées sur site : vent 240° à 300° / 05 kt, CAVOK, température 20 °C, QNH 1017 hPa.

⁽¹⁾Vitesse maximum 115 km/h, vitesse de décrochage 60 km/h, dépourvu de volets.

CIRCONSTANCES

L'ULM décolle à 20 h 00 de l'aérodrome de Sarlat (24). Le pilote et son passager ont l'intention de réaliser un reportage photographique sur des sites paléontologiques. Le pilote s'est installé en place arrière pour que le photographe dispose d'un large champ de vision. Vers 21 h 20, un témoin voit passer l'ULM en ligne droite et en palier à faible hauteur, à une distance de 300 et 500 mètres. Le moteur semble fonctionner normalement. Le témoin perçoit soudain une diminution, puis l'arrêt du bruit du moteur. L'ULM oscille en roulis, pique vers le sol et disparaît derrière des arbres.

L'ULM est tombé dans une forêt. L'examen du site et de l'épave montre que le réservoir contenait du carburant. L'observation de l'hélice indique que le moteur délivrait peu de puissance lors de l'impact. Les examens du moteur et des chaînes de commande n'ont pas révélé de dysfonctionnement antérieur à l'accident. Il n'a pas été possible de déterminer la position des commandes de vol et les indications des instruments de bord lors de l'impact. Le manche de la place avant avait été retiré avant le vol.

La cause de la diminution de la puissance du moteur n'a pas pu être déterminée. Une action intempestive du pilote ou du passager sur les commandes de puissance est cependant possible.

Des pilotes de ce type d'ULM indiquent que lorsque le moteur ne délivre plus de puissance en vol, l'ULM cabre car le plan horizontal n'est plus ventilé et la vitesse diminue rapidement. Il faut alors agir sur la commande de profondeur vers l'avant.

Le vol à faible hauteur au-dessus d'une forêt ne laisse pas de marge suffisante pour reprendre le contrôle d'un aéronef.

Les corps des occupants de l'ULM n'ont pas été autopsiés.



photographie de l'ULM